31761 06560056 1

BRIEF
D1
00 45356

Vorträge der Gehe-Stiftung zu Dresden

10. Band 1919 · Heft 1

H. Schumacher

Die Nordseehäfen

hre Bedeutung in der Weltwirtschaft nd Stellung im Deutschen Reiche

lag von B. G. Teubner in Leipzig und Dresden

Vorträge der Gehe-Stiftung

Band I. [233 S.] gr. 8. 1909. Geheftet M. 4.80

Inhalt. Regierung und Parlament in Deutschland: Geh. Hofrat Prof. Dr. G. Jellinek. — Staat und Stadt: Staatssekretär Dr. H. Preuß. — Die Beteiligung der Laien an der Strafrechtspflege: Landgerichtsrat a. D. W. Kulemann. (1.40.) — Das Vereinswesen und seine Bedeutung: Geh. Justizrat Prof. Dr. A. Leist. — Die Lage und das Schicksal der unehelichen Kinder: Prof. Dr. O. Spann. — Reichsfinanzen und Landesfinanzen: Geh. Hofrat Prof. Dr. R. Wuttke †.

Band II. [290 S.] gr. 8. 1910. Geheftet M. 6.—

Inhalt. Der Prozeß und die staatsbürgerl. Rechte: Geh. Hofr. Prof. Dr. R. Schmidt. — Beruf, gesellschaftliche Gliederung u. Betrieb im Deutschen Reiche: Präsident a. D. Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. R. van der Borght. (2.80.) — Die Reform der Gesetzgebung in Strafrecht u. Strafprozeß: Prof. Dr. F. van Calker. — Die Polizei: Geh. Hofr. Prof. Dr. G. Anschütz. — Staatsbürgerl. Erziehung: Prof. Dr. Fr. W. Foerster.

Band III. [188 S.] gr. 8. 1911. Geheftet M. 5.—

Inhalt. Der Unternehmerstand: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. L. Pohle. (1.40.) — Der moderne Mittelstand: Geh. Hofr. Prof. Dr. J. Pierstorff. — Der Beamtenstand: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. O. Hintze. (2.—) Das Zeitungswesen (Der Literatenstand und die Presse): Direktor der Frankfurter Zeitung Th. Curti.

Band IV. [192 S.] gr. 8. 1912. Geheftet M. 6.—

Inhalt. Das Reichsland Elsaß-Lothringen: Prof. Dr. H. Rehm †. (1.60.) — Die staatsbürgerliche Freiheit und das freie Ermessen der Behörden: Geh. Justizr. Prof. Dr. P. Oertmann. (—.80.) — Marokko: Prof. Dr. C. Dove. — Die Preissteigerung des letzten Jahrzehnts: Prof. Dr. F. Eulenburg. (2.40.) — Die Bildung von Industriebezirken und ihre Probleme: Prof. Dr. W. Kähler. (—.80.)

Band V. [137 S.] gr. 8. 1914. Geheftet M. 3.60

Inhalt: Religion und Wirtschaft: Unterstaatssekretär Geh. Rat. Prof. D. Dr. Ernst Troeltsch. — Die wirtschaftliche Bedeutung des deutschen Militärwesens: Prof. Dr. R. Hoeniger. — Das Problem der Lebenshaltung: Prof. Dr. Adolf Günther. (2.—)

Band VI. [145 S. gr. 8. 1914. Geheftet M. 3.20

Inhalt. Die politische Bildung in England: Dr. E. Schultze. — Die Behandlung der sogenannten Gewohnheitsverbrecher im künftigen Strafrecht: Geh. Hofrat Prof. Dr. Ph. Allfeld. (—.80.) — Die Notwehr der Parlamente gegen ihre Mitglieder: Exz. Wirkl. Geh. Rat Prof. Dr. K. Binding. — Die Weltlage Europas seit den Befreiungskriegen: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Th. Lindner. (—.80.)

Band VII. [123 S.] gr. 8. 1915. Geheftet M. 3.20

Inhalt. Das städtische Beamtentum im Mittelalter: Geh. Hofrat Prof. Dr. K. Bücher. (—.80.) Krieg u. Sozialpolitik: Geh. Hofr. Prof. Dr. W. Stieda. (—.80.) — Das deutsche Volk und der Osten: Geh. Hofrat Prof. D. Dr. D. Schäfer. — Die Staatsauffassung der Franzosen: Prof. Dr. F. Fleiner. (—.80.)

Band VIII. [165 S.] gr. 8. 1917. Geheftet M. 4.40

Inhalt. Der Imperialismus und der Weltkrieg: Geh. Rat Prof. Dr. E. Marcks. (—.60.) — Die Zukunft des Völkerrechts: Geh. Justizrat Prof. Dr. H. Triepel. — Bulgarien und Rußland: Prof. Dr. H. Uebersberger. (—.80.) — Der Krieg als Lehrmeister auf dem Gebiete des Rechts: Prof. Dr. J. W. Hedemann. (—.80.) — Die Staatsauffassung der Engländer: Prof. Dr. J. Hatschek. (—.80.) — Die Reform der staatswissenschaftlichen Studien unter besonderer Rücksichtnahme auf die Kriegserfahrungen: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. H. Herkner. (—.80.)

Band IX. [203 S.] gr. 8. 1918. Geheftet M. 4.80

Inhalt. Die Bedeutung der Reformation für die politische Entwicklung: Geh. Hofrat Prof. D. Dr. G. v. Below. — Bevölkerungspolitik der Gegenwart: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. J. Wolf. — Kriegerheimstätten und Wohnungsfürsorge: Prof. Dr. C. J. Fuchs. — Über die Zusammenhänge zwischen äußerer und innerer Politik: Geh. Rat Prof. Dr. H. Oncken. — Das Problem der Valuta-Entwertung: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. L. Pohle. (1.20.)

Band X. (Noch nicht abgeschlossen.)

Inhalt. Die Nordseehäfen, ihre Bedeutung in der Weltwirtschaft und Stellung im Deutschen Reiche: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. H. Schumacher.

Einzelne Vorträge, wenn nichts anderes bemerkt, je M. 1.—

Auf sämtliche Preise Teuerungszuschläge des Verlages und der Buchhandlungen

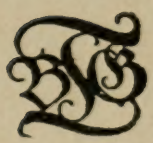
Vorträge der Gehe-Stiftung zu Dresden · Band X
Heft 1

Die Nordseehäfen

Ihre Bedeutung in der Weltwirtschaft und Stellung im Deutschen Reiche

Von

Hermann Schumacher



UNIVERSITY OF TORONTO

567010
27.7.53

Verlag und Druck von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1919

LIBRARY
MAY
14
1981
UNIVERSITY OF TORONTO

brief
DD

004556

In diesen schweren Tagen, in denen unsere Schiffe nach langer erzwungener Rast ihre Anker lichten, um nach Geheiß unserer Feinde unter fremder Flagge ihre Fahrten wieder aufzunehmen, können wir unserer einst so emsigen und heute so stillen Nordseehäfen nur mit blutendem Herzen gedenken. Und doch bedeuten diese traurigen Fahrten das Wiedererwachen zu neuem Leben. Langsam und mühsam beginnen endlich die Pforten des Weltverkehrs sich wieder zu öffnen und damit alle weltwirtschaftlichen Probleme zu praktischer Bedeutung von neuem emporzusteigen. Denn wenn auch unsere alte Stellung in der Weltwirtschaft mit allen Mitteln der Gewalt und List vernichtet worden ist, ohne Weltwirtschaft können wir nicht leben, nach dem Verlust des rohstoffreichen Elsaß-Lothringen sogar noch weniger als vor dem Kriege. Wir haben deshalb keine Zeit, uns der Trauer über das Verlorene hinzugeben, sondern müssen voll Mut und Tatkraft an die gewaltigen Aufgaben der schwierigen Zukunft herantreten; und wer sich in der Verwirrung der Geister den freien Blick für alles das Große, das Deutschland im Kriege und im Frieden geleistet hat, bewahrt hat, den wird auch die Hoffnung nicht verlassen, daß wir die Fieberschauer der Gegenwart überwinden und uns trotz allem zu fruchtbarem Planen und zielsicherem Schaffen wieder aufraffen werden.

Zeiten glänzenden Aufstiegs, wie wir sie, Neid erregend, durchleben durften, zeichnen dem Menschen die Entwicklungslinien der Zukunft zum großen Teil vor und mindern dadurch bei allem Tun das Risiko und die Verantwortung; in solchen Zeiten können auch

unvollkommene Leistungen ertragen werden. Anders, wenn nicht mehr aus dem Vollen gewirtschaftet werden kann. Gilt es aus der Tiefe schwersten Unglücks sich emporzuringen, dann muß alles aufs Sorgsamste geprüft werden, um möglichst jede Verschwendung an Kraft und Mitteln zu vermeiden. Dann ist das Beste gerade gut genug.

Darum ist es jetzt an der Schwelle des Friedens, so niederdrückend seine Bedingungen auch ausfallen mögen, geboten, sich über Stellung, Eigenart und Bedeutung unserer Nordseehäfen, dieser wichtigsten Organe, die unsere deutsche Volkswirtschaft mit der Weltwirtschaft verbinden, klar zu werden. Das ist nach zwei Seiten hin nötig. Einmal muß man den Blick aus den beengenden Anschauungen der Kriegswirtschaft, die für so Viele schon zur bequemen und gedankenlosen Gewohnheit geworden sind, zu freiem, vorurteilslosem Überblick wieder weiten. Nur wer die internationalen Zusammenhänge klar und sicher durchschaut, kann den Platz ausfindig machen und ergiebig ausbauen, der uns in der Weltwirtschaft der Zukunft zukommt. Die Gegenwart versagt für diesen Zweck und auch die Zukunft ist durch schwere Wolken verschleiert. Nur aus der Vergangenheit können wir Erkenntnis schöpfen; sie ist heute für uns nicht nur Ausgangspunkt, sondern zum großen Teil auch Zielpunkt, ein schwer erreichbarer, hoffentlich nicht allzu ferner. Dabei gilt es, durch das zufällig Gewordene und das willkürliche Werk des Menschen hindurchzudringen zu den natürlichen und ewigen Grundlagen, die stärker sind als der Wille der Menschen, mag er auch noch so gewaltsam sich betätigen.

Zweitens muß man die Stellung unserer Nordseehäfen im Rahmen der Organisation unseres eigenen Wirtschaftslebens prüfen und möglichst zu verstärken suchen. Dazu bietet heute der Neubau des Deutschen Reiches eine Gelegenheit, wie sie zuvor noch nicht vorhanden war. Staatsrechtliche und wirtschaftliche Fragen verquicken sich hier zu neuartigen Aufgaben von ungewöhnlicher Bedeutung.

I.

Vom internationalen Standpunkt aus können wir die deutschen Seehäfen an der Nordsee nicht allein für sich betrachten. Sie gehören zu jener Gruppe nordwesteuropäischer Häfen, die, so verschieden sie auch untereinander sind, doch eine große geschlossene Einheit darstellen, so eindrucksvoll und eigenartig, wie sie an den Küsten der Erde nicht zum zweitenmal vorkommt. In dieser bedeutsamen Gruppe nehmen Hamburg und Antwerpen gewissermaßen eine Flankenstellung ein.[1]) Wie Hamburg der östlichste der großen Festlandshäfen von Nordeuropa ist, so Antwerpen der westlichste. In der Südostecke der Nordsee, in der Hamburg liegt, können Ozeandampfer, die infolge ihrer Größe die Ostseeschiffe an Billigkeit übertreffen, am meisten den weiten Gebieten von Nordost-Europa sich nähern. Hamburg ist daher für sie aus natürlichen und unabänderlichen Gründen zum Umschlagsplatz geworden. Die Überseefahrt findet hier sowohl in der Binnenfahrt bis nach Berlin und Prag, Breslau und Thorn, als auch in der Ostseefahrt durch den Kaiser-Wilhem-Kanal ihre Fortsetzung. Für das weite Hinterland, das Ostdeutschland und wichtige Teile Mitteldeutschlands umfaßt und auch weit nach Österreich und Rußland hineinreicht, ist Hamburg der Monopolhafen, der wohl zeitweise unter dem Rückgange des Wirtschaftslebens dieser Gebiete schwer leiden, aber nie aus seiner Stellung ganz verdrängt werden kann. Mit der Entwicklung der östlich der Elbe gelegenen Gebiete muß er stets von neuem wieder aufblühen.

Antwerpen liegt nicht in einem so sichtbaren geographischen Winkel, wie Hamburg am Fuße der Jütischen Halbinsel. Und doch spielt es im Westen eine ähnliche Rolle, wie der Elbhafen im Osten. Denn Havre liegt so weit südlich von der Hauptverkehrsstraße, daß

1) Vgl. Schumacher, Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. München 1916, sowie Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft. Leipzig 1918, auch die Stellung der deutschen Seeschiffahrt im Weltverkehr. Technik und Wirtschaft. Juli 1914.

es nur auf einem Umweg zu erreichen ist; auch gehört es nicht mehr in die erste Reihe der großen Seehäfen. Die Zwischenhäfen an der französischen Küste haben im allgemeinen nur eine örtliche Bedeutung und ragen nur in einzelnen Zweigen, wie Cherbourg im Personenverkehr und Dünkirchen in der Versorgung mit Textilrohstoffen, in den Weltverkehr hinein. Und die benachbarten holländischen Häfen liegen immerhin einige Stunden weiter östlich und sind nicht so leicht anzusteuern wie der Scheldehafen. Nicht nur auf den Entfernungen, sondern mehr noch auf der Verkehrslage und den Wetterverhältnissen beruht es, daß Antwerpen an der belebtesten Durchgangsstraße des Meeres — im Gegensatz zu Hamburg und Bremen, die Endpunkte nationaler Verkehrswege bilden — zum ersten großen Anlaufhafen des europäischen Festlandes für alle vom Meere kommenden Schiffe und damit zum internationalsten Hafen Europas geworden ist.

Dazu haben freilich auch die Hafenverhältnisse beigetragen. Wir unterscheiden bei Seehäfen Dockhäfen und Tidehäfen. Dockhäfen sind durch Schleusen geschlossene Hafenbecken, in welche die Flut nicht eindringt, auch ein Schiff nicht jederzeit einfahren kann; Tidehäfen sind offene Häfen, in denen die Gezeiten wechseln und Schiffe stets freien Eingang haben. Ob das eine oder andere System gewählt wird, hängt vor allem von der Fluthöhe ab. Diese ist umso größer, je näher ein Hafen dem offenen Meer ist. An der englischen Küste ist sie daher größer als im deutschen nassen Dreieck. Darauf in letzter Linie beruht es, daß die großen englischen Häfen, wie insbesondere London und Liverpool, schwer zugängliche Dockhäfen sind, die deutschen Häfen dagegen, wie Hamburg ganz und Bremen wenigstens teilweise, als Tidehäfen ohne Kosten und Zeitverlust offen stehen. Antwerpen, das mit einer regelmäßigen Fluthöhe von $4^1/_2$ m gegen 2 m in Hamburg zu rechnen hat, nimmt zwischen beiden eine gewisse Mittelstellung ein. In ihm kämpfen gleichsam beide Systeme miteinander. Es weist zwar auch große durch Schleusen abgesperrte Dockhäfen auf, aber erfreut sich außer-

dem der glänzenden Reihe der Scheldekais, an denen die Dampfer ohne Zeitverlust anlegen und schnellstens löschen und laden können. Diese Besonderheit ist immer bedeutsamer geworden, je größer und kostspieliger die Seeschiffe wurden. Das gewaltig angewachsene Schiffskapital galt es, wie bei Fabriken, jetzt möglichst auszunutzen. Dazu gehörte es vor allem, die Liegezeiten zu verkürzen. Vor der königlichen Kommission für den Hafen von London hat Sir Thomas Sutherland vor wenigen Jahren gesagt: „Rapid discharge is the most vital of all questions." Die Schnelligkeit der Abfertigung ist wichtiger als die Niedrigkeit der Hafenabgaben. In diesem Punkte zeichnet sich Antwerpen aus: schneller, als in England, können große Gütermengen hier geladen und gelöscht werden. Das hat stark dazu beigetragen, Antwerpen immer mehr zum ersten Anlaufhafen in Europa werden zu lassen.

Lange war England der am weitesten nach Westen vorgeschobene Posten Europas auch für das Festland und lange galt es als selbstverständlich, daß unsere Bremer und Hamburger Linien bei jeder Aus- und Einfahrt einen englischen Hafen aufsuchten. Das war aber längst vor dem Kriege anders geworden. Von den deutschen Dampferlinien war immer mehr Antwerpen aufgesucht worden und dem deutschen Vorgehen waren die Engländer widerwillig mit fast allen ihren großen Frachtdampferlinien gefolgt. Als Anlaufhafen stand Antwerpen nicht mit den deutschen Endhäfen, auch nicht mit den holländischen Häfen, die nicht zu großen Anlaufhäfen sich haben entwickeln können, sondern mit den alten englischen Anlaufhäfen im stärksten Wettbewerb.

Allerdings hängt das mit einer umfassenden großen Wandlung zusammen. Einst war England der Stapelplatz für fast ganz Europa und seine Hauptstadt stand weit voran im Seeverkehr. Dieses alte Zwischenhandelsmonopol ist seit langem im Schwinden und London kann auch nach dem Kriege diese Vorzugsstellung unter den Häfen der Welt nicht zurückgewinnen. Das erkennt man klar, wenn man seinen gewaltigen Hafenverkehr in seine Haupt-

bestandteile zerlegt. Es sind drei, die bei jedem Hafenplatz wiederkehren. Erstens die örtliche Versorgung der Hafenstadt selbst. Das bleibt ein dauernder Vorsprung; denn nicht nur ist London die größte Stadt des Erdballs und die einzige Hauptstadt eines großen europäischen Landes, die ein großer Seehafen ist, sondern zugleich auch die Stadt, welche von allen am wenigsten aus ihrer Umgebung versorgt wird. Seiner zunehmenden Bevölkerung und ihrem noch mehr wachsenden Einfuhrbedarf hatte London als Hafen die Steigerung, die sein Verkehr vor dem Kriege noch aufzuweisen hatte, zu danken. Die Versorgung des Hinterlandes — der zweite Bestandteil — hat nie einen sehr großen Anteil am Londoner Verkehr gehabt und ist wohl auch nur noch langsam gewachsen. Infolge der Inselnatur des Landes ist ja das Hinterland auf das eigene Staatsgebiet beschränkt und dieses ist wieder aufgeteilt auf zahlreiche Häfen. Liverpool ist in dieser Hinsicht weit wichtiger als London. Für die natürliche Einengung des Hinterlandes bot London aber lange der internationale Zwischenhandel — der dritte Bestandteil — einen reichen Ersatz. Je mehr aber die neuzeitliche Wirtschaftsentwicklung von ihrem englischen Heimatboden auf das Festland übergriff, umso stärker traten die weltwirtschaftlichen Nachteile der englischen Inselage hervor. Denn natürlich bot das Festland viel ausgedehntere und volkreichere Hinterlandsgebiete und natürlich ist auch ein auf Landzusammenhang aufgebauter territorialer Zwischenhandel vor fremden Zugriffen mehr gesichert, als ein bloß auf zeitlichem Vorsprung beruhender maritimer. Darin wurzelte vor allem die Aufstiegskraft der Festlandshäfen: nicht nur büßte England ehemalige Vorzüge ein, sondern das Festland entwickelte neue, die jenem dauernd versagt sind. Das gilt für die Einfuhr wie Ausfuhr, wenn auch in verschiedenem Maße.

II.

Was zunächst die Einfuhr anlangt, so trägt sie im ganzen Nordwesten Europas ein einheitliches Gepräge. Hier hat die neuzeitliche Entwicklung ihre höchste Entfaltung erfahren und damit einen großen wachsenden Bedarf an fremden Rohstoffen und fremden Lebensmitteln hervorgerufen. Schwerwiegende Massengüter stehen hier im Vordergrund. Ihre Beförderung muß nicht nur auf dem Meere, sondern auch im Inland so billig wie möglich eingerichtet werden. Darum kommen die Einfuhrgüter überwiegend in ganzen Schiffsladungen an und darum zeigen sie bei der Weiterbeförderung eine starke Vorliebe für leistungsfähige Binnenwasserstraßen. Die Seehäfen an der Mündung großer Ströme sind daher zu den wichtigsten Mittelpunkten dieses Einfuhrhandels geworden. Der Rheinhafen Rotterdam und Elbhafen Hamburg haben miteinander um den ersten Platz auf dem Festland gerungen. Den Zahlen nach hat Rotterdam mit 20,8 Mill. t den deutschen Hafen mit 16,5 Mill. t überflügelt. Dieser Gewichtsvorsprung erklärt sich aber vor allem durch Eisenerze, auf welche nicht weniger als 8 Mill. t entfielen. Von ihnen abgesehen stand Hamburg Rotterdam mindestens gleich.

Hamburg und Rotterdam haben den Typus des großen europäischen Einfuhrhafens am vollkommensten ausgebildet. Er ist äußerlich hervorgewachsen aus dem Streben, den Umschlag zwischen Seeschiff und Flußschiff möglichst zu erleichtern. Darum muß Gelegenheit geboten werden, daß nicht nur beide Fahrzeuge leicht zueinander gelangen, sondern daß auch die Seeschiffe nach allen Seiten zugleich löschen können. Breite Wasserflächen, in deren Mitte Schiffe an Pfählen und Tonnen anlegen können, sind dazu erforderlich, und schwimmende Löschvorrichtungen dürfen nicht fehlen. Diese schwimmenden Umschlagseinrichtungen, wie Krähne und Getreideheber, sind neben der Weite der Hafenbecken die eindrucksvollen äußerlichen Kennzeichen für die großen neuzeitlichen Einfuhrhäfen Europas.

Je mehr der Umschlag vom See- zum Binnenschiff auf diese Art vervollkommnet wird, um so mehr wächst der Transport zur See und der auf dem Fluß zu einer technischen Einheit zusammen und verschiebt die wirtschaftliche Vermittlertätigkeit vom Seehafen in den Binnenhafen, in dem die fremde Ware das Wasser zuerst verläßt. So sind Berlin, Mannheim und Duisburg zu Sitzen des Einfuhrhandels geworden und nur für Gegenden, die nicht entwickelt genug sind, einen eigenen Einfuhrhandel zu tragen, behält der Seehafen neben der technischen auch die wirtschaftliche Vermittlungstätigkeit. Im großen neuzeitlichen Einfuhrhafen lebt daher die Neigung, die kaufmännische Initiative möglichst nahe an den Verbrauch im Inland heranzuschieben und selbst zum Speditionsplatz herabzusinken.

Diesen großen Einfuhrhäfen für Massengüter an den Flußmündungen stehen Einfuhrhäfen für Qualitätswaren gegenüber. Es sind das Häfen, die, wie Bremen und Amsterdam, keine leistungsfähige natürliche Verbindung mit dem Inland haben, wenn sie auch natürlich gerade darum eifrig danach trachten, sich künstlich zu schaffen, was die Natur ihnen versagt hat. Sie haben eine Einfuhr von Massengütern zwar auch für den örtlichen Verbrauch, aber darüber hinaus im allgemeinen nur solange, als die natürlichen Vorzüge der Flußmündungshäfen noch nicht zur vollen Entfaltung gelangt sind.

Darum haben sie auch an der großen neueren Entwicklung, die zum beträchtlichen Teil im überseeischen Verkehr von Massengütern besteht, nicht so voll teilnehmen können, sind nicht so stürmisch gewachsen, wie die großen Haupteinfuhrhäfen für Massengüter und haben sich daher mehr Ruhe und Vornehmheit aus der stillen Vergangenheit bewahrt; auch ersetzen sie zum Teil durch den Handel, was ihnen im Verkehr abgeht. Denn der leichte Umschlag vom Seeschiff zum Flußschiff tritt hier zurück. Der Weiterversand muß in kleinen Transportgefäßen, wie Eisenbahnwagen, vorgenommen werden und verbindet sich daher alsbald mit der Weiter-

verteilung der eingeführten Waren an ihre verschiedenen Empfänger. Er bleibt dadurch ein wirtschaftlicher Akt und bewahrt damit infolge der Ungunst der Verkehrsverhältnisse dem Handel den Charakter des Eigenhandels und der Seehafenstadt den des Stapelplatzes.

Für solche Häfen stehen daher Waren voran, die nicht in ganzen Schiffsladungen ankommen, die in Stückgutsendungen weitergeschickt werden und die wegen ihres hohen Wertes und ihrer starken Empfindlichkeit mehr sachverständige Pflege als billige Weiterbeförderung erfordern.

Sehr bezeichnend ist, daß das Erdöl mit dem Übergang von der Stückgutform des Fasses zur Massengutversendung in Tankschiffen ihnen untreu zu werden pflegt. Bremen hat seinen einst blühenden Petroleumhandel fast ganz eingebüßt. Auch andere Massengüter wenden sich mit zunehmendem Wettbewerb den billigeren Flußmündungshäfen zu. So war Bremen bis 1904 noch der größte außerasiatische Reiseinfuhrplatz, ist aber in den letzten drei Friedensjahren von Hamburg um mehr als das Dreifache geschlagen worden. Nur Baumwolle macht eine Ausnahme, da es Bremen gelungen ist, in seiner Baumwollbörse eine eigenartige, sonst nirgends vorhandene Verbindung mit dem Inland zu schaffen, welche die Interessen der Verbraucher und der Händler gleichmäßig berücksichtigt. Eine hohe Qualitätsleistung der Handelsorganisation hat hier den Sieg davongetragen über ungünstige technische Voraussetzungen, wie sie aus den natürlichen Verhältnissen sich ergeben.

Im allgemeinen sind es aber hochwertige Kolonialwaren, welche der Einfuhr beider Plätze ihr besonderes Gepräge geben. In Amsterdam ergibt sich das aus der Vergangenheit: wie in früheren stolzeren Tagen strömen noch heute die Erzeugnisse der holländischen Kolonien auf seinem Markte zusammen. Bremen hat ohne die starke staatliche Stütze eines alten reichen Kolonialbesitzes einen ähnlichen Handel sich aufbauen müssen. Was Amsterdam

aus politischen Gründen zufloß, mußte es durch wirtschaftliche Leistungen an sich locken. Ähnlich wie für Amsterdam ist auch für Bremen Tabak zum bezeichnendsten Handelsartikel geworden.

Diese zweite Gruppe von Einfuhrhäfen ist in ihrer äußeren Ausstattung bestimmt worden durch das Streben, den Umschlag zwischen Seeschiff und Eisenbahn möglichst zu erleichtern. Hier müssen die Seeschiffe nicht neben Kähnen „im Strom", sondern an festen Kaianlagen neben Eisenbahnwagen anlegen können. Statt breiter Wasserflächen sind lange Uferstrecken erforderlich. Die Hafenbecken nehmen daher hier eine lange und schmale Form an und die Hauptumschlagseinrichtungen schwimmen nicht auf dem Wasser, sondern stehen auf den Kaimauern, an denen gelöscht wird.

Zwischen diesen beiden Arten von Einfuhrhäfen steht wieder Antwerpen. Auf den ersten Blick scheint es Bremen und Amsterdam zur Seite zu treten als ein Einfuhrhafen hochwertiger Güter. Darauf deutet auch das äußere Bild des Hafens hin, das durch den langen Scheldekai und schmale Hafenbecken das typische Gepräge eines Hafens hat, der in erster Linie mit dem Landtransport rechnet. Der Anschluß an die Eisenbahn ist möglichst erleichtert, der Umschlag ins Binnenschiff wenig berücksichtigt worden. Schiffbare Löscheinrichtungen treten sehr zurück und insbesondere schwimmende Getreideheber sind an der Schelde sehr viel später als in Hamburg und Amsterdam eingeführt worden.

III.

Der Einfuhr Nordwesteuropas steht seine Ausfuhr gegenüber. Auch sie ist in diesem Teil des Erdballs größer als irgendwo sonst. Aber sie besteht nicht in erster Linie aus Massengütern, sondern überwiegend aus Erzeugnissen des Gewerbefleißes, bei denen Gewicht und Umfang gegenüber dem Wert zurücktreten, so daß das Streben, durch Beschleunigung des Transports Zinsverluste zu vermeiden, das Interesse an möglichster Verbilligung desselben meist aufwiegt. Die deutschen Ausfuhrgüter ziehen daher den schnellen

aber teueren Schienenweg dem billigeren aber langsameren Wasserweg zum großen Teil vor. Darum ist bei der Ausfuhr die eisenbahngeographische Lage eines Seehafens besonders wichtig, entscheidend aber — wenn von dem großen, den Kontinent umfassenden Auswanderungsgeschäft, das insbesondere Bremen sich zur Ergänzung seiner Warenausfuhr und als wichtige Stütze für seine Einfuhr von Baumwolle und Tabak aufgebaut hat, in diesem Zusammenhange abgesehen wird — seine Nähe zu großen ausfuhrbedürftigen Industriegebieten. In beiden Beziehungen sind Hamburg und Antwerpen besonders begünstigt.

Hamburg ist für die Industriebezirke nicht nur von Sachsen, Schlesien und Berlin, sondern auch von Böhmen der natürliche Zugang zum Weltmarkt, durch den die Fabrikate hinausziehen in alle Welt. Trotz des Elbstroms stand bei seiner Ausfuhr die Eisenbahn voran. Während bei der Abfuhr ins Inland nur 26,3% sich des Schienenweges bedienten, waren es bei der Zufuhr aus dem Inland 50,7%, also doppelt so viel. Es handelt sich hier eben auch in besonderem Maße um die hochwertigen Erzeugnisse einer vielseitigen Fertigindustrie. Im Werte seiner ausgehenden Fracht steht Hamburg wohl allen anderen großen Häfen voran.

Antwerpen nimmt die gleiche Stellung einem noch umfassenderen Industriegebiet gegenüber ein. Es ist nicht nur der Monopolhafen Belgiens, des ausgeprägtesten Exportindustriestaates, den die Erde kennt, sondern zugleich auch der Hauptausfuhrplatz für jenes größere, deutsch-belgisch-französische Wirtschaftsgebiet, in dem mehr Menschen wohnen, gewerblich tätig sind und für die Ausfuhr arbeiten als es sonst auf gleicher Fläche vorkommt.

Insbesondere Rotterdam kann Ähnliches nicht aufweisen. Es liegt nicht, wie Antwerpen, in der Mitte, sondern an der Peripherie dieses ganzen Gebietes und in einem Lande, das im Vergleiche mit dem einseitigen Industriestaat Belgien bis vor kurzem fast als ein hochentwickeltes und wohlhabendes Agrarland bezeichnet werden konnte.

Nach den amtlichen Statistiken wurden 1912 in Antwerpen fast genau so viel Güter wie in Hamburg, nämlich etwas über 8 Mill. t verladen, gegenüber nicht ganz 6 Mill. t in Rotterdam. Demnach würde die Ausfuhrmenge des Scheldehafens nur um ein Drittel größer sein. In Wirklichkeit ist der Unterschied sehr viel beträchtlicher. Denn der große ziffernmäßige Aufschwung Rotterdams beruht zum größten Teil darauf, daß der große Erzeinfuhrhafen am Rhein in den letzten Jahren immer mehr zum Kohlenausfuhrhafen geworden ist. Zieht man in beiden Häfen die Kohlen ab, so standen 1912 nur 2,9 Mill. t in Rotterdam 6,7 Mill. t in Antwerpen gegenüber. Der Scheldehafen übertraf also ohne Kohlen seinen Hauptkonkurrenten um 130%. Antwerpen steht daher im Werte, wie in der Menge seiner ausgehenden Fracht weit über Rotterdam, und erreicht es auch im Werte nicht Hamburg, so ist es doch ein Ausfuhrhafen sehr hochwertiger Güter. Jederzeit ist hier für fast jeden Bestimmungshafen hochwertiges Frachtgut zu haben. Darin liegt es in erster Linie begründet, daß schon 1902 vor der genannten Königlichen Hafenkommission in England gesagt werden konnte: „Antwerp outstrips London."

Aber es genügt nicht, Antwerpen als großen Ausfuhrhafen zu kennzeichnen. Seine Besonderheit besteht noch in etwas anderem. Im ganzen Nordwesten Europas blieb die Ausfuhr ursprünglich hinter der Einfuhr weit zurück. Das war dem Werte der Güter nach noch bis zum Kriege der Fall. Deutschland, England, Frankreich, Belgien und Holland wiesen 1912 einen Einfuhrüberschuß in Höhe von 7 Milliarden M. auf. Wichtiger ist das Gewichtsverhältnis. Ursprünglich überwog hier noch weit mehr die Einfuhr. Denn die ausgehenden gewerblichen Erzeugnisse machen nur einen Teil vom Gewichte der eingehenden schweren Rohstoffe aus. Viele Schiffe, die voll beladen ankamen, mußten leer oder halb beladen wieder abfahren. Ein solches Zurückbleiben der ausgehenden Transportmenge hinter der eingehenden nennt man passive Tonnagebilanz. Sie ist ursprünglich bezeichnend für den Seeverkehr

von ganz Nordwesteuropa und ist in den Einfuhrhäfen für Massengüter am stärksten in die Erscheinung getreten, nirgends mehr als im Rheinmündungshafen Rotterdam.

Solche passive Tonnagebilanz, welche den Schiffsraum nur in einer Fahrtrichtung voll ausnutzt, bedeutet natürlich eine Verteuerung der Seeschiffahrt. Ist ein Schiff nur in einer Richtung beladen, so müssen die Frachtkosten fast doppelt so hoch sich stellen, wie wenn es in Hin- und Rückfahrt voll ausgenutzt wird. Wie man Leerfahrten bei Eisenbahnwagen möglichst zu vermeiden sucht, so noch mehr bei Schiffen. Je größer das Kapital ist, das in einem Transportgefäß steckt, um so stärker muß das Streben nach ununterbrochener Nutzung sein. Das hat das älteste moderne Industrieland England am frühesten gespürt und zuerst betätigt. Im Schatze seines Bodens, der ihm die industrielle Entwicklung so kraftvoll ermöglichte, in der Kohle, schuf es sich die anfangs fehlende Rückfracht und zwar in solchem Maße, daß die englische Ausfuhrkohle zum weitaus größten Transportgut des Meeres wurde.

So ist mit Hilfe der Kohle die passive Tonnagebilanz nicht nur in England in eine aktive verwandelt, sondern zugleich im ganzen nordwestlichen Europa beseitigt worden. Aus den einseitigen Einfuhrhäfen Englands wie des Festlands fahren die Frachtdampfer, nach Löschung ihrer Heimfracht, in Ballast nach den englischen Kohlenhäfen, insbesondere Cardiff nnd Newcastle, wo sie jederzeit in kürzester Frist eine Ladung einnehmen können, die überall auf dem Erdball leicht wieder abzusetzen ist und zum mindesten teilweise die Selbstkosten der Schiffahrt deckt. Aus nah und fern strömen dort die Schiffe, die Rohstoffe nach Europa brachten, zusammen. Das geringwertige und schmutzige Ausfuhrgut der Kohle lockt mehr Fahrzeuge in Ballast an die englische Küste, als allen anderen europäischen Küsten zusammen sich nähern. Auf diese Weise hat die Kohlenausfuhr, die England gewissermaßen parallel zum wachsenden Rohstoffbedarf Europas entwickelte und zur Hauptgrundlage seiner Herrschaft in der Frachtschiffahrt machte, im See-

verkehr des nordwestlichen Europas eine merkwürdige lokale Arbeitsteilung herbeigeführt; sie hat den älteren Häfen mit einseitig überwiegender Einfuhr die jüngeren Kohlenhäfen mit noch einseitigerer Ausfuhr gegenübergestellt.

Erst in diesem Rahmen wird Antwerpens Besonderheit erkenntlich. Weil Antwerpen in einer Exportindustrieecke liegt, wie sie auf dem europäischen Festland nicht zum zweitenmal vorkommt, hat Antwerpen es vermeiden können, in die typische Einseitigkeit eines nordwesteuropäischen Einfuhrhafens zu verfallen. Was in England zwei getrennte Häfen nur unvollkommen vollbringen, vereinigt Antwerpen sehr viel wirksamer am selben Platze. In Hamburg machten die verladenen Güter von den gelöschten nur 48%, in Rotterdam gar nur 28% und ohne Kohlen sogar nur 14% aus, in Antwerpen dagegen volle 80%. So kann Antwerpen den Schiffsladeraum aufs Vollkommenste ausnutzen und damit zu den niedrigsten Kosten, die sich überhaupt erreichen lassen, verfrachten. In der Seeschiffahrt ist hier erreicht, was im Eisenbahnverkehr gegeben ist, wenn alle Wagen in Her- und Rückfahrt voll beladen sind.

Übt schon das minderwertige Ausfuhrgut der Kohle so große Anziehungskraft auf die Seeschiffahrt aus, so ist das beim hochwertigen Ausfuhrgut hier in gesteigertem Maße der Fall und lockt jenes nur billige Frachtdampfer heran, so dieses auch die hochwertigsten Schiffe. Nirgends verkehrten so viele Frachtdampfer wie in den großen englischen Kohlenhäfen, und nirgends so viele Liniendampfer wie an der Schelde.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die Auffassung, daß, wie die Einfuhr für Rotterdam, die Ausfuhr für Antwerpen kennzeichnend sei, den Verhältnissen nicht voll gerecht wird. Die Besonderheit des holländischen Hafens beruht allerdings auf der Einfuhr. Sie steht bei ihm einseitig im Vordergrunde. Rotterdam wird als größter Einfuhrhafen des Rheingebietes treffend bezeichnet. Wer Antwerpen den größten westlichen Ausfuhrhafen des europäischen Festlandes nennt, sagt zwar nichts Falsches, aber hebt nicht in

gleicher Weise die Eigenart des belgischen Scheldehafens hervor. Denn in Antwerpen steht nicht die Ausfuhr so einseitig im Vordergrund, wie die Einfuhr in Rotterdam. Der Scheldehafen ist vielmehr dadurch gekennzeichnet, daß ihm eine Einseitigkeit, wie sie Rotterdam eigen ist, fehlt. Es ragt nicht ein Teil seines Handels irrationell hervor, sondern alle Teile sind harmonisch entfaltet. Daraus vor allem erklärt es sich, daß eine große natürliche Billigkeit diesen bedeutendsten Ausfuhrhafen im Westen des europäischen Festlandes auszeichnet, was freilich auf die Dauer nicht ohne Einfluß auf die anderen Nordseehäfen geblieben ist.

Antwerpen in der Zukunft, wie in der Vergangenheit, für unser größtes Industriegebiet, das rheinisch-westfälische, nutzen zu können, ist ein starkes Interesse der gesamten deutschen Volkswirtschaft. Nach den Verkündungen Wilsons dürfen wir damit rechnen. Denn er ist unter Nr. 3 seiner 14 Punkte für „equality of trade conditions" eingetreten und spricht sich unter Punkt 4 in seiner Rede vom 27. September 1918 noch einmal nachdrücklich gegen „the employment of any form of economic boycott or exclusion" aus. Ist Wilson gewillt und imstande, das durchzusetzen, was er so nachdrücklich verkündet hat, dann dürfen wir damit rechnen, daß der alte Zustand vor dem Kriege, der verbesserungsfähig, aber ausreichend war, wieder hergestellt wird. Sollte das aber, trotz aller schönen Worte, nicht der Fall sein, dann müßten wir die volle Energie unseres Volkes darauf richten, unser Verkehrswesen mehr zu nationalisieren, d. h. die Rohstoffeinfuhr und Fabrikatenausfuhr unserer Industrie im Westen durch weitgehende Ausnahmetarife unserer Eisenbahnen und großzügige Verbesserung unserer Wasserstraßen immer ausschließlicher über deutsche Häfen zu leiten. Denn nur wenn wir unsere Ausfuhr — wir waren vor dem Kriege das Land mit der größten Fabrikatenausfuhr — pflegen und damit unsere Einfuhr auf der Höhe unseres Bedürfnisses halten, kann unser Volkskörper der ihm drohenden größten Gefahr einer zunehmenden Verblutung durch Auswanderung entgehen.

IV.

Die Fragen des Außenhandels sind Lebensfragen unseres Volkes und daher sollten auch die Fragen des Schicksals unserer großen Seehäfen Fragen unseres ganzen Volkes sein. Man kann nicht sagen, daß das bisher der Fall gewesen ist. In fast allen Ländern, mit denen wir zu konkurrieren haben, wird es als selbstverständliche Pflicht des Gesamtstaates betrachtet, in den Seehäfen die unentbehrlichen Voraussetzungen für die gesunde Fortentwicklung des Außenhandels zu schaffen. Der Ehrgeiz eines ganzen großen Volkes steht hinter dieser wichtigen Aufgabe. Die beiden großen deutschen Hafenstädte sind dagegen auf ihre eigenen Kräfte angewiesen. Sie müssen sich einzwängen in das enge und unregelmäßige Gebiet, das der geschichtliche Zufall in ferner Vergangenheit ihnen zugewiesen hat und müssen auskommen mit den Mitteln, die sie aus ihrer eigenen Bevölkerung aufzubringen vermögen. Schon im Frieden hat sich das immer mehr als Hemmnis geltend gemacht. Insbesondere das ganze hamburgische Gebiet, das für Hafenbau in Betracht kommt, war schon 1906 voll ausgenutzt und hat nur durch einen mühsamen Gebietsaustausch zwischen Hamburg und Preußen eine kleine Ausdehnungsmöglichkeit erhalten, die heute aber auch bereits wieder erschöpft ist.[1]) Die Zufallsform des hamburgischen Staates hat außerdem auch die unerfreuliche Folge gehabt, daß der Hafen nicht von allen Seiten den Strom rings umfaßt, sondern auf das rechte Ufer in unnatürlicher und gequälter Einseitigkeit sich hat beschränken müssen.

Zu diesen Hafenschwierigkeiten kommen in Hamburg Schwierigkeiten im Wohnungswesen. Denn die willkürliche Gebietsum-

1) Vgl. zum Folgenden: Engels, Der deutsche Seehafen Hamburg und seine Zukunft. Leipzig 1918. — Fritz Schumacher, Groß-Hamburg. Der Städtebau. Heft 7/8, S. 79ff. — Fritz Schumacher, Groß-Hamburg als Wohnungsproblem. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. 1919. S. 511ff. — Baumann, Groß-Hamburg. Hamburg 1919.

grenzung drängt die hamburgische Bevölkerung mit Notwendigkeit in Gebiete, die zur Unterbringung von Menschen nicht geeignet sind. Statt daß die Ansiedlung auf dem gewachsenen Boden der Geest erfolgt, wird sie auf das angeschwemmte Land der Marsch verwiesen. Fruchtbarster Boden muß mehrere Meter hoch mit Sand aufgeschüttet und dadurch so verteuert werden, daß er nur noch durch Mietskasernen schlimmster Art ausgenutzt werden kann. Wie die Hafenfrage, kann auch die Wohnungsfrage nur in einem erweiterten hamburgischen Staatswesen eine Lösung finden, wie sie das Interesse nicht etwa nur von Hamburg, sondern wie sie das Interesse des Reiches erfordert.

Endlich machen sich bei der zweitgrößten Stadt Deutschlands auch dieselben Entwicklungstendenzen geltend, die anderswo zu Eingemeindungen oder Zweckverbänden führen. Auch Hamburg ist mit seinen Nachbarstädten Altona und Harburg immer mehr zusammengewachsen. Nur durch die Willkür der politischen Grenzen ist dieses von Natur zusammengehörige Gebilde in Teile auseinandergerissen worden, die sich hemmen und lähmen, statt gemeinsam ihre Gesamtkraft zu steigern. Da diese staatliche Zersplitterung auch auf die Wasserwirtschaft des Flusses verhängnisvoll eingewirkt hat, so würde das dringende Bedürfnis nach Zusammenlegung längst Befriedigung gefunden haben, wenn nicht die nachbarlichen Verhandlungen der Städte zu schwerfälligen Verhandlungen der Staaten und damit aus einfachen Zweckmäßigkeitsfragen zu gewichtigen Fragen der Staatssouveränität würden.

Wir gehen jetzt aber einer Zeit entgegen, wo mit der Forderung der Sparsamkeit nicht nur im Kleinen, sondern auch im Großen Ernst gemacht werden muß. Die vielbesprochene Rationalisierung ist nirgends so nötig wie im Bereich der staatlichen Tätigkeit. Sie muß vor allem endlich auf das wichtigste Organ unseres Wirtschaftskörpers, auf Deutschlands bedeutsamstes Bindeglied mit der Weltwirtschaft, angewendet werden. Der Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit muß auch hier den Sieg über den Zufall der geschicht-

lichen Entwicklung davontragen. Das heißt: das bisherige Hamburg mit seiner sinnlos gewordenen Umgrenzung muß zu einem Groß-Hamburg erweitert werden, das alle wirtschaftlich zusammengehörigen Teile auch staatsrechtlich zu einer Einheit vereinigt, bei der die Staatsgrenzen nicht über die Grenzen einer Stadt hinauszugehen brauchen.

Anders als in Hamburg liegen die Verhältnisse in Bremen und gerade in Zeiten unglücklicher Entwicklung müssen die natürlichen Unterschiede stärker hervortreten. Hamburg hat das Glück, am leistungsfähigen Elbstrom so zu liegen, daß sein ganzer Schiffsverkehr, zumal da in der Zukunft die Schiffsriesen der Imperator-Klasse kaum noch in Betracht kommen dürften, zu ihm heraufgelangen kann. Es hat deshalb den unschätzbaren Vorteil, sein ganzes Wirtschaftsleben an einem Ort vereinigen und an der alten Organisationsform des Stadtstaates festhalten zu können. In Hamburg handelt es sich deshalb um eine bloße Stadterweiterung. Alle seine Wirtschaftsaufgaben kann es örtlich im größeren Hamburg zusammenfassen: den Ein- und Ausfuhrhandel in Hamburg, die Ausfuhrindustrie in Harburg, die Fischerei in Altona.

Die geringere Leistungsfähigkeit des Weserstromes macht die Entwicklung für Bremen nicht so einfach und einheitlich. Schwerbeladene große Schiffe können hier nicht bis zur Stadt hinauffahren. Neben der Entwicklung an der alten, ins Inland vorgeschobenen Stätte hat daher im selben Maß, wie die Frachtschiffe wachsen, eine Entwicklung an der Wesermündung sich vollzogen. Diese Spaltung ist natürlich und sie wird noch verstärkt werden, wenn es in der Zukunft bei verringertem Verkehr immer schwieriger werden wird, die Tiefe der Unterweser mit der schon wieder im Krieg stark gewachsenen Größe der Frachtschiffe in Einklang zu halten. Mit dieser natürlichen Spaltung hat sich aber eine unnatürliche Zersplitterung verbunden. Denn am Wesermünde-Verkehr nehmen Bremen mit Bremerhaven, Preußen mit Geestemünde und Oldenburg mit Nordenham teil und so wiederholt sich hier in verschärf-

tem Maße der ungesunde und hemmende Wettbewerb, der sich an der Elbe zwischen Hamburg, Harburg und Altona entwickelt hat. Wegen dieser selbständigen Entwicklung von Wesermünde kann Bremen sein Wirtschaftsleben nicht an einem Orte vereinigen und es muß heute aus diesem grundlegenden Unterschied von Hamburg klar und energisch seine Folgerungen ziehen.

Hinzu kommt ein zweiter Umstand, der mit dem ersten verwandt ist. Da Bremen für die Einfuhr von Massengütern nicht die Anziehungskraft des großen leistungsfähigen Stromes besitzt, so muß es diesen natürlichen Nachteil — wie wir sahen — künstlich durch seine Leistungen ausgleichen. Aus diesem Zwang sind die guten, festen alten Traditionen erwachsen, die Bremens Namen überall einen guten Klang verschafft haben, den auch der Krieg nicht hat austilgen können. Mit dieser natürlichen Ungunst der Verhältnisse hängt ferner das Streben zusammen, den Verkehr, den Bremen an sich gezogen hat, im Boden möglichst festzuwurzeln. Bremen mußte seine Organisation bis zu den industriellen Verbrauchern seiner eingeführten Rohstoffe ausdehnen. Das bedeutendste und eigenartigste Beispiel dafür haben wir in der Bremer Baumwollbörse bereits kennen gelernt. Auch sonst spinnen sich hier mannigfaltiger, als in Hamburg, vom Handel aus die Fäden zu der Industrie hinüber. Bisher war aber die bremische Industrie fast ganz auf die Verarbeitung eingeführter Rohstoffe eingestellt. Jetzt wird sich der Einfuhrindustrie eine Ausfuhrindustrie hinzugesellen. Denn der Hauptabfluß für die überschüssige Kraft der rheinisch-westfälischen Industrie, der bisher in Lothringen lag, schwindet und im selben Maße, wie Antwerpen an Bedeutung für Deutschland verlieren sollte, verringert sich auch die Anziehungskraft des Rheins für die Ausfuhrindustrie. Sie wird hinfort, zumal in dem östlichen Teile des rheinisch-westfälischen Industriebezirks, auf anderem Wege zur Welthandelsstraße des Meeres streben und damit wird die Meeresküste zwischen Ems und Weser eine gesteigerte Bedeutung gewinnen. Wenn an dieser Küste die industrielle

Schaffenskraft Westfalens und der alte hanseatische Unternehmungsgeist mit Hilfe Oldenburgs sich fruchtbar verbinden, dann kann das von großer Bedeutung für Deutschlands Zukunft werden.

Bremen kann sich daher nur auf der Höhe der Aufgabe, die es für das Reich zu erfüllen hat, halten, wenn es das alte enge Gewand des Stadtstaates abstreift. In ihm müßte es verkümmern und das wäre eine Gefahr für das deutsche Wirtschaftsleben, das in Zukunft noch mehr als bisher einen Konkurrenzhafen neben Hamburg nötig hat. Will es als selbständiges Organ des deutschen Wirtschaftskörpers sich erhalten, so muß es, im Gegensatz zu Hamburg, hinausstreben über die alten, engen Grenzen einer Stadt. Es muß Bremen und Wesermünde in einem einheitlichen Staatswesen umfassen und sich hinauserstrecken auf die Küste, die von Nordenham bis Emden sich dehnt. Das liegt auch im Interesse Oldenburgs. Denn bald wird dieses gewahr werden, wie es einerseits mit dem Verlust der Kriegsmarine, andererseits mit dem Verlust des großherzoglichen Hofes schwerste Einbuße erfahren hat. Es wird einen Ersatz dringend nötig haben und ihn sich doch aus eigenen Kräften nicht ausreichend beschaffen können. So sprechen die Interessen des Reichs, wie die von Oldenburg und Bremen dafür, Oldenburg und Bremen miteinander zu vereinigen und ihr gemeinsames Gebiet möglichst auch auf das rechte Ufer der Unterweser von Bremen bis Geestemünde zu erstrecken.

Auf diese Weise schafft die Revolution, soviel Wertvolles sie auch vernichtet hat, den großen Vorteil, Mißstände, die aus der bisherigen geschichtlichen Entwicklung geboren sind, zu beseitigen. Diese nicht wiederkehrende Gelegenheit muß genützt werden. Unsere beiden großen Häfen an der Nordsee müssen nicht nur ihrer selbst willen, sondern vor allem des Reiches willen, so gestellt werden, daß sie, ungehemmt durch wirtschaftliche Fesseln, den so sehr verschärften Wettbewerb mit den fremden Nordseehäfen, die eines freien Ellbogenraumes sich erfreuen können, aufnehmen können. Es ist ein Lebensinteresse des deutschen Volkes, seine wichtigsten

weltwirtschaftlichen Organe zum Höchstmaß ihrer Entwicklung gelangen zu lassen. Dann werden dort deutsche Kraft und deutscher Fleiß auch wieder aufbauen, was jählings zusammengesunken ist. Wie uns die Lage in der Mitte des europäischen Festlandes mit allen ihren furchtbaren Gefahren und allen ihren großen Vorteilen nicht geraubt werden kann, so kann auch unsere weltwirtschaftliche Stellung an der Nordsee wohl schwer erschüttert, aber nicht vernichtet werden.

Aus Natur und Geisteswelt

Jedes Bändchen kartoniert M. 1.60, gebunden M. 1.90
Hierzu Teuerungszuschläge des Verlags und der Buchhandlungen

Zur Wirtschaft sind u. a. erschienen:

Antike Wirtschaftsgeschichte. Von Privatdozent Dr. O. Neurath. 2. Aufl. (Bd. 258.)

Arbeiterschutz und Arbeiterversicherung. Von Geh. Hofrat Prof. Dr. O. v. Zwiedineck-Südenhorst. 2. Aufl. . . . . (Bd. 78.)

Arbeitsleistungen des Menschen, Die. Einführung in die Arbeitsphysiologie. Von Prof. Dr. H. Boruttau. Mit 14 Fig. (Bd. 539.)

Englands Weltmacht in ihrer Entwicklung vom 17. Jahrhundert bis auf unsere Tage. Von Prof. Dr. W. Langenbeck. 3. Aufl. (Bd. 174.)

Ernährung und Nahrungsmittel. Von Geh.-Rat Prof. Dr. N. Zuntz. 3. Aufl. Mit 6 Abbildungen und 1 Tafel . . . . . (Bd. 19.)

Geldwesen, Zahlungsverk. u. Vermögensverwaltung. Von G. Maier. 2. Aufl. (Bd. 398.)

Handel. Geschichte des Welthandels. Von Realgymnas.-Dir. Prof. Dr. M. G. Schmidt. 3. Aufl. . . . . (Bd. 118.)

—— **Geschichte des deutschen Handels seit dem Ausgange des Mittelalters.** Von Prof. Dr. W. Langenbeck. 2. Aufl. Mit 10 Tabellen. (Bd. 237.)

Hotelwesen, Das. Von P. Damm-Etienne. Mit 30 Abbildungen . . . . . (Bd. 331.)

Kaufmann. Das Recht des Kaufmanns. Ein Leitfaden für Kaufleute, Studierende und Juristen. Von Justizrat Dr. M. Strauß . . (Bd. 409.)

Kaufmännische Angestellte. Das Recht der k. A. Von Justizrat Dr. M. Strauß. (Bd. 361.)

Kaufmännische Buchhaltung und Bilanz u. ihre Beziehungen zur buchhalterischen Organisation, Kontrolle und Statistik. Von Dr. P. Gerstner. 2. Aufl. Mit 4 schematischen Darstellungen . . . . . (Bd. 507.)

Konsumgenossenschaft, Die. Von Prof. Dr. F. Staudinger. 2. Aufl. . . . (Bd. 222.)

Landwirtschaft, Die deutsche. Von Dr. W. Claassen. 2. Aufl. Mit 15 Abbildungen und 1 Karte . . . . . (Bd. 215.)

Marx, Karl. Versuch einer Einführung. Von Prof. Dr. R. Wilbrandt. 3. Aufl. (Bd. 621.)

Mittelstandsbewegung, Die moderne. Von Dr. L. Müffelmann . . . . . (Bd. 417.)

Münzkunde. Grundriß der Münzkunde. 2. Aufl. Mit zahlreichen Abbildungen. I. Bd.: Die Münze nach Wesen, Gebrauch und Bedeutung. Von Hofrat Prof. Dr. A. Luschin v. Ebengreuth. 2. Aufl. (Bd. 91.) II. Bd.: Die Münze vom Altertum bis zur Gegenwart. Von Prof. Dr. H. Buchenau . . . . . (Bd. 657.)

Postwesen, Das. Von Oberpostrat O. Sieblist. 2. Aufl. . . . . (Bd. 182.)

Rechtsfragen, Die, des täglichen Lebens in Familie und Haushalt. Von Justizrat Dr. M. Strauß . . . . . (Bd. 219.)

Sozialisten, Die großen. Von Privatdozent Dr. Fr. Muckle. 3. Aufl. 2 Bde. Bd. I: Owen, Fourier, Proudhon. (Bd. 269.) Bd. II: Pecqueur, Buchez, Blanc, Rodbertus, Weidling, Marx, Lassalle. . . . . (Bd. 270.)

—— **Soziale Bewegungen und Theorien bis zur modernen Arbeiterbewegung.** Von G. Maier. 7. Aufl. . . . . (Bd. 2.)

Statistik. Von Prof. Dr. S. Schott. (Bd. 442.)

Tabak, Der. Anbau, Handel und Verarbeitung. Von Jac. Wolf. 2. Auflage. Mit 17 Abbildungen . . . . . (Bd. 416.)

Telegraphen- und Fernsprechwesen, Das. 2. Aufl. Von Oberpostrat O. Sieblist. (Bd. 183.)

Verkehrsentwicklung in Deutschland, seit 1800 (fortgeführt bis zur Gegenwart). Von Prof. Dr. W. Lotz. 4. Aufl. . . . (Bd. 15.)

Versicherungswesen. Grundzüge des Versicherungswesens. (Privatversicherung.) Von Prof. Dr. A. Manes. 3. veränd. Aufl. (Bd. 105.)

Wirtschaftsleben, Deutsches. Auf geograph. Grundlage geschildert. V. Prof. Dr. Chr. Gruber. 4. Aufl. neubearb. v. Dr. H. Reinlein. (Bd. 42.)

—— **Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens** im letzten Jahrhundert. Von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. L. Pohle. 3. Aufl. (Bd. 57.)

—— **Deutschlands Stellung i. der Weltwirtschaft.** V. Prof. Dr. P. Arndt. 3. Aufl. (Bd. 179.)

Wirtschaftlichen Organisationen, Die. Von Prof. Dr. E. Lederer . . . . . (Bd. 428.)

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin

LIBRARY
MAY
14
1981
UNIVERSITY OF TORONTO

Von 1894–1909 erschienen im Verlag v. R. v. Zahn & Jaensch in Dresden

Jahrbuch der Gehe-Stiftung

Band I—XIV

enthaltend folgende, auch einzeln verkäufliche Vorträge und Abhandlungen.

Wo nichts anderes bemerkt, je 1 M.

I. Band.

† J. Meili, Dr., Prof. in Zürich, Gesetzgebung und Rechtsstudium der Neuzeit. (2 M.)
Karl Rieker, Dr., Prof. in Erlangen, Die Stellung des modernen Staates zur Religion.
† W. Lexis, Dr., Geh. Ober-Reg.-Rat, Prof. in Göttingen, Der gegenw. Stand der Währungsfrage.
Laband, Dr., Exz. Wirkl. Geh. Rat, Prof. in Straßburg i. E., Die Wandlungen der deutschen Reichsverfassung.

II. Band.

Jul. Wolf, Dr., Geh. Reg.-R., Prof. in Berlin, Die Arbeitslosigkeit u. ihre Bekämpfung. Nebst Anhang.
Karl Rathgen, Dr., Prof. in Hamburg, Die Entstehung des modernen Japan.
Rudolf Leonhard, Dr., Geh. Justizr., Prof. in Breslau, Ein Überblick üb. d. neue Bürgerl. Gesetzbuch.
H. K. Anton, Dr., Prof. in Jena, Die Entwicklung des französischen Kolonialreiches.
Otto von Gierke, Dr., Geh. Justizrat, Prof. in Berlin, Der Entwurf des neuen Handelsgesetzbuches.
W. Lotz, Dr., Geh. Hofrat, Prof. in München, Die Börsenreform.
† Robert Wuttke, Dr., Geh. Hofrat, Prof. in Dresden, Die erwerbstätigen Frauen im Deutschen Reiche.

III. Band.

† Sophus Ruge, Dr., Prof. in Dresden, Die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien durch Vasco da Gama 1497/98.
Karl Bücher, Dr., Geh. Hofrat, Prof. in Leipzig, Die Wirtschaft der Naturvölker.
Paul Hertmann, Dr., Geh. Justizrat, Prof. in Göttingen, Volksrecht und Gesetzesrecht.
Karl Binding, Dr. jur., Exz. Wirkl. Geh. Rat, Prof. em. in Freiburg i. Br., Die rechtliche Stellung des Kaisers im heutigen Deutschen Reiche.
Eduard Meyer, D. Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Berlin, Die Sklaverei im Altertum.

IV. Band.

† Hermann Rehm, Dr., Prof. in Straßburg, Unitarismus und Föderalismus in der deutschen Reichsverfassung.
Wilhelm Stieda, Dr., Geh. Hofrat, Prof. in Leipzig, Das Hausiergewerbe in Deutschland.
Paul Kollmann, Dr., Geh. Ober-Regierungsrat in Dresden, Der gegenwärtige Weltverkehr.
Franz v. Liszt, Dr., Geh. Justizr., Prof. in Berlin, Das Verbrechen als sozialpatholog. Erscheinung.
† Jul. Post, Dr., Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat, Prof. in Berlin, Neuere Richtungen auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege.

V. Band.

Heinrich Dietzel, Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Bonn, Weltwirtschaft und Volkswirtschaft, und Th. Petermann, Die Gehe-Stiftung in den ersten 15 Jahren ihrer Tätigkeit. (4 M.)

VI. Band.

Theobald Ziegler, Dr., Prof. em. in Frankfurt a. M., Individualismus und Sozialismus im Geistesleben des 19. Jahrhunderts.
Friedrich Stein, Dr., Prof. in Leipzig, Die Kunst der Rechtsprechung.
Heinrich Triepel, Dr., Geh. Justizrat, Prof. in Berlin, Wahlrecht und Wahlpflicht. (1 M. 20 Pf.)
† Friedrich Paulsen, D. Dr., Prof. in Berlin, Parteipolitik und Moral.
Ludwig Pohle, Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Leipzig, Die neuere Entwicklung des Kleinhandels.

VII. Band.

Friedrich Tezner, Dr., Hofrat, Prof. in Wien, Verwaltungsrechtspflege mit Hinblick auf das neue sächsische Verwaltungsgerichtsgesetz.
Werner Sombart, Dr., Prof. in Berlin, Technik und Wirtschaft.
† Hermann Seuffert, Dr., Prof. in Bonn, Die Bewegung im Strafrechte während der letzten dreißig Jahre. (3 M.)

VIII. Band.

† Sophus Ruge, Dr., Prof. in Dresden, Die transsibirische Eisenbahn.
Franz Klein, Dr., Exz., W. Geh. R. u. Justizmin. a. D. in Wien, Zeit- u. Geistesströmungen im Prozesse.
† Max von Heckel, Dr., Prof. in Münster i. W., Das Problem d. Warenhäuser u. d. Warenhaussteuer.
H. K. Anton, Dr., Prof. in Jena, Ein Zollbündnis mit den Niederlanden.
Johannes Fuchs, Dr., Prof. in Tübingen, Die Grundprobleme der deutschen Agrarpolitik in der Gegenwart.
Rudolf Stammler, Dr., Geh. Justizrat, Prof. in Berlin, Die Gesetzmäßigkeit in Rechtsordnung und Volkswirtschaft.

IX. Band (nur als Ganzes 4 M.).

Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung.

Karl Bücher, Dr., Geh. Hofrat, Prof. in Leipzig, Die Großstädte in Vergangenheit und Gegenwar
Friedrich Ratzel, Dr., Prof. in Leipzig, Die geographische Lage der großen Städte.
Georg v. Mayr, Dr., Professor, Unterstaatssekretär z. D. in München, Die Bevölkerung d. Großstäd
H. Waentig, Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Halle a. S., Die wirtschaftliche Bedeutung der Großstäd
† G. Simmel, Dr., Prof. in Straßburg i. E., Die Großstädte und das Geistesleben.
† Th. Petermann, Dr. j. h. c., Prof., Geschäftsführer der Gehestiftung in Dresden, Die geisti
Bedeutung der Großstädte.
D. Schaefer, D. Dr., Geh. Rat, Prof. in Berlin, Die politische u. militärische Bedeutung d. Großstäd

X. Band.

E. Marcks, Dr., Geh. Rat, Prof. in München, Die imperialistische Idee in der Gegenwart.
E. Francke, Dr., Prof. in Berlin, Internationaler Arbeiterschutz.
† Th. Petermann, Dr. j. h. c., Prof., Geschäftsführer der Gehestiftung in Dresden, Die Gelehrte
schulen und der Gelehrtenstand. (1 M. 50 Pf.)
Ernst Hahn, Oberlehrer in Dresden, Die Strafrechtsreform und die jugendlichen Verbrech
(1 M. 50 Pf.)
Erich Brandenburg, Dr., Geh. Hofrat, Prof. in Leipzig, Die parlamentarische Obstruktion.
Ernst Zitelmann, Dr., Prof., Geh. Justizrat in Bonn, Die Kunst der Gesetzgebung.
Otto Mayer, D. Dr., Geh. Rat, Professor in Leipzig, Die Entschädigungspflicht des Staates.

XI. Band.

Karl von Hareis, Dr., Prof., Geh. Rat in München, Die Fortschritte des internationalen Rec
im letzten Menschenalter.
Heinrich Pade, Dr., Professor in Berlin, Der deutsche Bauer in der Gegenwart.
† Magnus Biermer, Dr., Geh. Hofrat, Prof. in Gießen, Die neuzeitliche Goldproduktion u
ihr Einfluß auf das Wirtschaftsleben. (1 M. 50 Pf.)
† Georg Jellinek, Dr., Prof., Geh. Rat in Heidelberg, Das Pluralwahlrecht und seine Wirkung
Erich Wulffen, Dr., Amtsgerichtsrat in Zwickau, Reformbestrebungen auf dem Gebiete
Strafvollzugs.
Otto Gerlach, Dr., Prof. in Königsberg, Gemeindesteuerrecht. (1 M. 50 Pf.)
Arthur Esche, Dr., Professor in Dresden, Der gesetzliche Arbeitsschutz der gewerblich beschäftig
Jugend.

XII. Band.

Heinrich Herkner, Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Berlin, Die Bedeutung der Arbeitsfreude
Theorie und Praxis der Volkswirtschaft.
Karl Binding, Dr., Exz. Wirkl. Geh. Rat, Prof. em. in Freiburg i. Br., Der Zweikampf
das Gesetz.
Joseph Heimberger, Dr., Geh. Justizrat, Prof. in Bonn, Strafkolonien.
Otto Hintze, Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Berlin, Staatsverfassung und Heeresverfassung.
† Theodor Petermann, Dr. j. h. c., Prof., Geschäftsführer der Gehestiftung in Dresden, Individu
vertretung und Gruppenvertretung.
† Theodor Petermann, Dr. j. h. c., Prof., Der deutsche Buchhandel und seine Abnehmer. (1 M. 50 P
K. Wiedenfeld, Dr., Prof., Geh. Reg.-Rat in Halle a. S., Hamburg als Welthafen. (1 M. 50 P

XIII. Band.

Otto Willmann, Dr., Prof., Hofrat in Leitmeritz i. B., Die Hochschule der Gegenwart.
† Franz Adickes, Dr. h. c., Oberbürgermeister in Frankfurt a. M., Stellung und Tätigkeit
Richters.
Ferdinand Tönnies, Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Kiel, Das Wesen der Soziologie.
† Ernst von Halle, Dr., Prof., Wirkl. Admiralitätsrat in Berlin, Handelsmarine und Kriegsmar
Wilhelm Kahl, D. Dr., Prof., Geh. Justizrat in Berlin, Das neue Strafgesetzbuch.
Arthur Esche, Dr., Professor in Dresden, Arbeitsordnung und Arbeitsausschuß.
Hubert Engels, Prof. Dr.-Ing., Geh. Rat in Dresden, Die Not ums Wasser.
Otto Hintze, Dr., Geh. Reg.-Rat, Prof. in Berlin, Die Seeherrschaft Englands, ihre Begründ
und Bedeutung.

XIV. (letzter) Band.

Philipp Stein, Dr., Prof. in Frankfurt a. M., Streiks und Aussperrungen.
Walther Schücking, Dr., Prof. in Marburg, Das Nationalitätenproblem.
Gustav Aschaffenburg, Dr., Prof. an der Medizinischen Akademie in Köln, Gefängnis
Irrenanstalt.
Heinrich Rauchberg, Dr., Prof. in Prag, Die Stellung der Deutschen in Österreich.
Hermann Schumacher, Dr., Prof., Geh. Reg.-Rat in Berlin, Die Ursachen der Geldkrisis.
Richard Wöltiger, Dr., Dozent an der Gehestiftung, Die politische Bedeutung der Philosop
(1 M. 50 Pf.)

Druck von B. G. Teubner in Leipzig.

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

BRIEF
DD
00 45356

1842807

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 13 10 06 025 6